

Saab 9-5 SportCombi US-spec 2005–10

NEVS-brevet tisdag 22 januari

1. **Ny regering: MP vill ta över ansvaret för den svenska trafiken**
2. **Cheferna övertygade: Fiasko för batterielbilar – och Tesla är frånkörda**
3. **Här är vinnaren i nya jättealliansen mellan Volkswagen och Ford**
4. **Fords och Volkswagens första bil kommer 2022**
5. **VW-gruppen riskerar dryga böter**
6. **Volkswagen Golf GTI TCR med 290 hästar för gatan**
7. **Så byggs en Volvo – på bandet som inte får stanna**
8. **Lexus ES 300h – tre snabba från provkörningen**
9. **Nya Toyota RAV4 Hybrid i film- och bildkavalkad**
10. **BMW 7-serie facelift officiell med 40 procent större njurar**
11. **Får inte ladda elbilen hemma – tvingas sälja bilen**
12. **Revolution möter evolution – nu lanseras bränslecellsdrivna Linde Roadster**
13. **BMW Motorrad visar upp självkörande motorcykel**
14. **Ny airbag-väst ska skydda cyklister**
15. **Benz 1886 till salu**
16. **Volvo Amazon 1961**
17. **Grattis Vauxhall Victor!**
18. **Premiärtest 2019…**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Ny regering: MP vill ta över ansvaret för den svenska trafiken

Mattias Rabe 16 januari 2019

I och med att en ny rödgrön regering med stöd från C och L nu ser ut att bildas siktar Miljöpartiet på ta över trafikfrågorna i Sverige.



Under onsdagen stod det klart att Vänsterpartiet har beslutat sig för att släppa fram Stefan Löfven (S) som statsminister i en regering som består av Socialdemokraterna och Miljöpartiet i samarbete med Centerpartiet och Liberalerna. Det meddelade Jonas Sjöstedt (V) vars parti blir något av en vågmästare under kommande mandatperiod – om riksdagen röstar fram Löfven som statsminister under fredagen, vilket är högst sannolikt.

Hur en framtida regering kommer att se ut, det vill säga vilka som får ansvar för vilka områden och vilka som blir ministrar, återstår att se. Dock ser det ut att kunna bli Miljöpartiet som får ansvar för den svenska trafiken, då de enligt Di.seuppges göra anspråk på detta ansvarsområde. Enligt källor inom partiet, som Di.se har varit i kontakt med, vill de ”ta över trafikfrågorna i regeringen, och ha infrastrukturministerposten”.

Miljöpartiet har aldrig tidigare haft en infrastrukturminister. Tidigare ministrar på denna post har tillhört Socialdemokraterna (4 tillfällen), Centerpartiet och Moderaterna.

En som sägs vara ute efter infrastrukturministerposten, som innefattar ansvar för svensk transportpolitik och infrastrukturfrågor, är Stockholm stads trafikborgarråd Daniel Helldén (MP).

Han själv säger varken ja eller nej när han får frågan, men menar att det kliar i fingrarna och säger sig vilja arbeta mer övergripande med trafikfrågor än vad han hittills gjort. Helldén har tidigare sagt att han känt en viss bakbundenhet som han menar beror på gamla statliga regler och lagar.

– Till exempel parkeringslagstiftning som inte tillåter oss att reservera parkeringsplatser för bilpoolsbilar eller miljöbilar, säger han till Mitt i Stockholm.

Daniel Helldén (på bilden ovan) har synts väldigt mycket i media under åren, inte minst på grund av lobbandet för miljözoner i städer. De senaste veckorna har han återigen synts mycket i media då han beskylls för att ha försökt påverka tjänstemäns skrivelser i miljözonsrapporter. Själv slår han ifrån sig uppgifterna som dock ska ha bekräftats av flera tjänstemän i Stockholm. Stadens trafikdirektör Jonas Eliasson fick nyligen lämna sin post, den inofficiella anledningen sägs vara att han motsatt sig en politisering av trafikkontorets arbete.

RECHARGE

2. Cheferna övertygade: Fiasko för batterielbilar – och Tesla är frånkörda

Av **Erik Söderholm**, Publicerad 2019-01-17, 07:13

De stora biljättarna står inför enorma förändringar de närmaste åren – det står klart efter att närmare 1.000 chefer i bilindustrin och 2.000 bilköpare sagt sitt i konsultfirman KPMG:s årliga rapport.



Toyota kommer öka sin marknadsandel mest i bilvärlden, tror cheferna som deltagit i KPMG:s undersökning. Och de är övertygade om att BMW kommer köra ifrån Tesla i elbilsutvecklingen.

Vi har tidigare skrivit om hur biltillverkarna med kniven mot strupen mer eller mindre kommer tvingas ingå fler allianser och minska antalet återförsäljare.

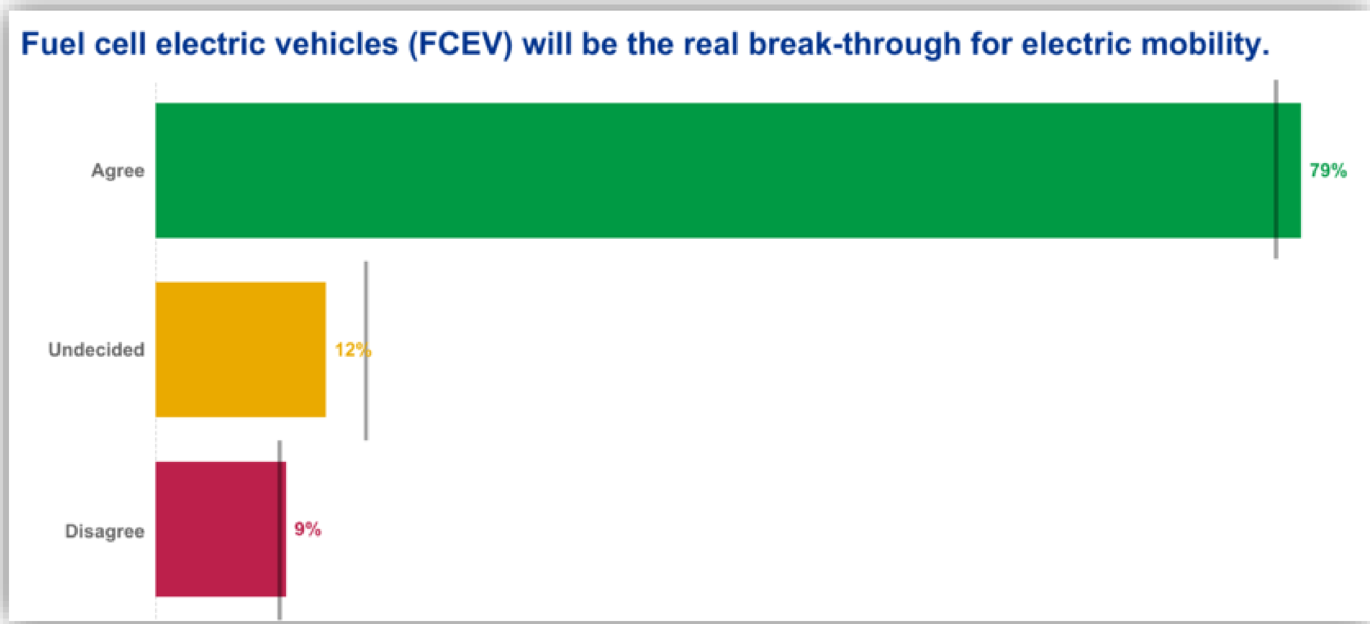
Men rapporten bjuder också på andra intressanta resultat, framför allt om elbilar, förbränningsmotorer och självkörande bilar.

Samtliga diagram är hämtade från KPMG:s rapport som du kan läsa här.

Batterielbilar går om vätgas...

Cheferna i bilindustrin har i flera års tid trott mer på vätgasdrivna bränslecellsbilar, som Toyota Mirai, än på batteridrivna elbilar. Anledningen kan vara att vätgas fått ganska bra fäste i Kalifornien och Japan, två viktiga marknader. Även Kina har stora planer för vätgasbilar.

Men nu verkar något ha hänt. I årets rapport har batterielbilar gått om bränslecellsfordon som årets främsta tillverkningstrend.



..men vätgasbilarna är fortfarande extremt viktiga

En stor majoritet av alla chefer som svarat på undersökningen, nästan åtta av tio, tror att bränslecellsbilarna blir det stora genombrottet för elbilarna – inte batteridrivna elbilar.

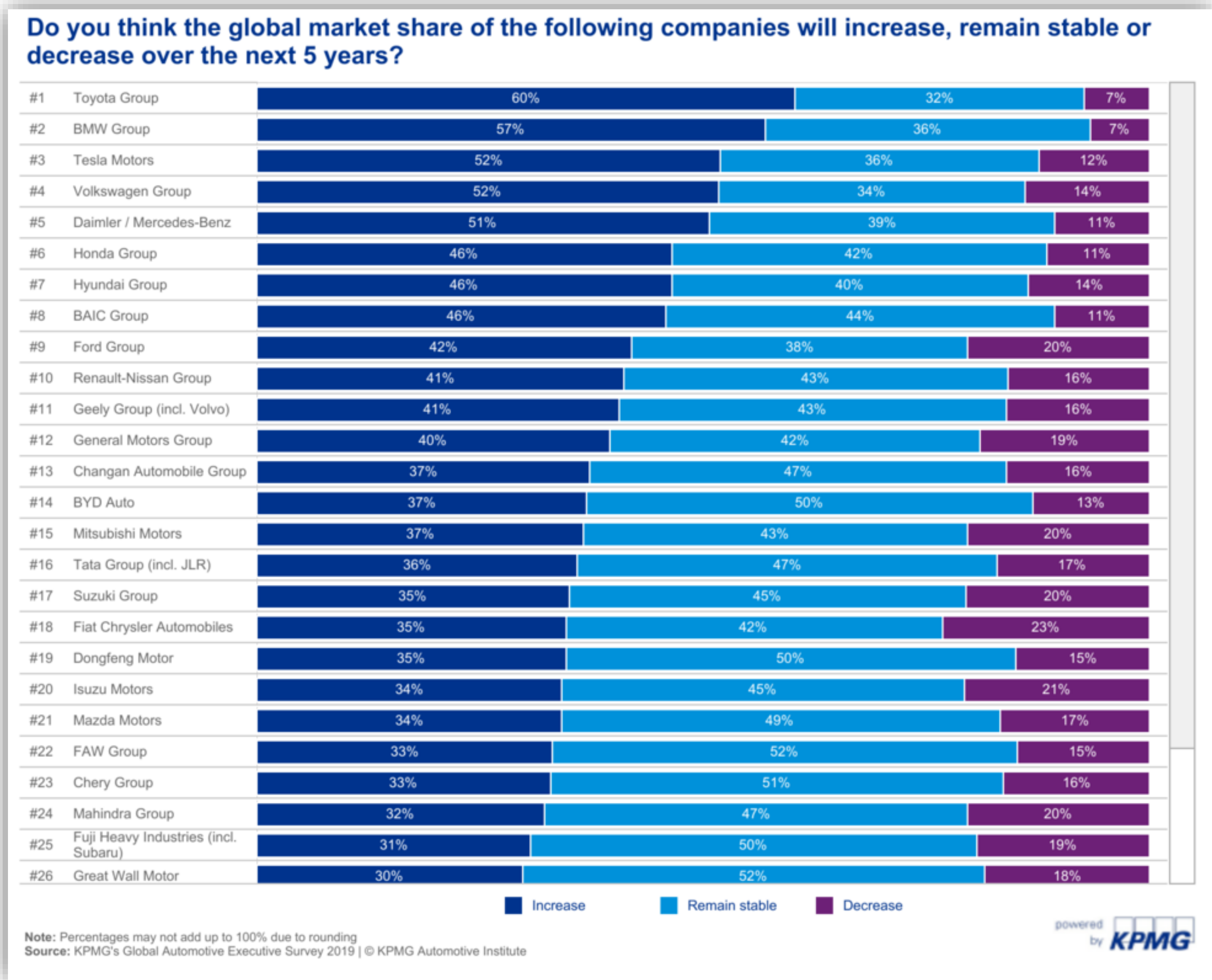
När det gäller vilka tekniker som biltillverkarna kommer satsa på de kommande fem åren hamnar bränslecellsbilarna på nummer ett, tätt följt av batterielbilar. Därefter kommer laddhybrider. Att "downsiza" förbränningsmotorer, som var så hett för bara några år sedan, hamnar näst sist på chefernas prioriteringslista.



Förbränningsmotorerna ska inte räknas ut än

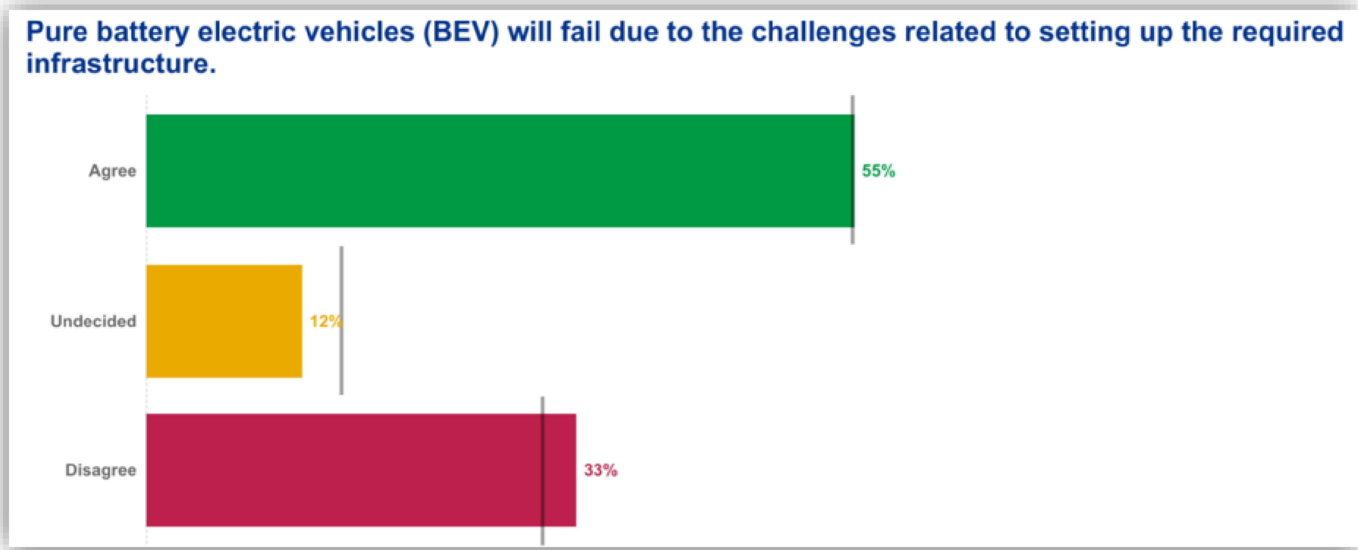
Om vi får tro de som svarat i den här rapporten är det alldeles för tidigt att döda förbränningsmotorn. Både bensin- och dieseldrivna motorer kommer stå för hela 23 procent av bilarna på vägarna så sent som 2040 – alltså om 21 år.

Motsvarande siffror för batterielbilar är 30 procent, hybrider 25 procent och bränslecellsbilar 23 procent.



Flest tror Toyota kommer öka

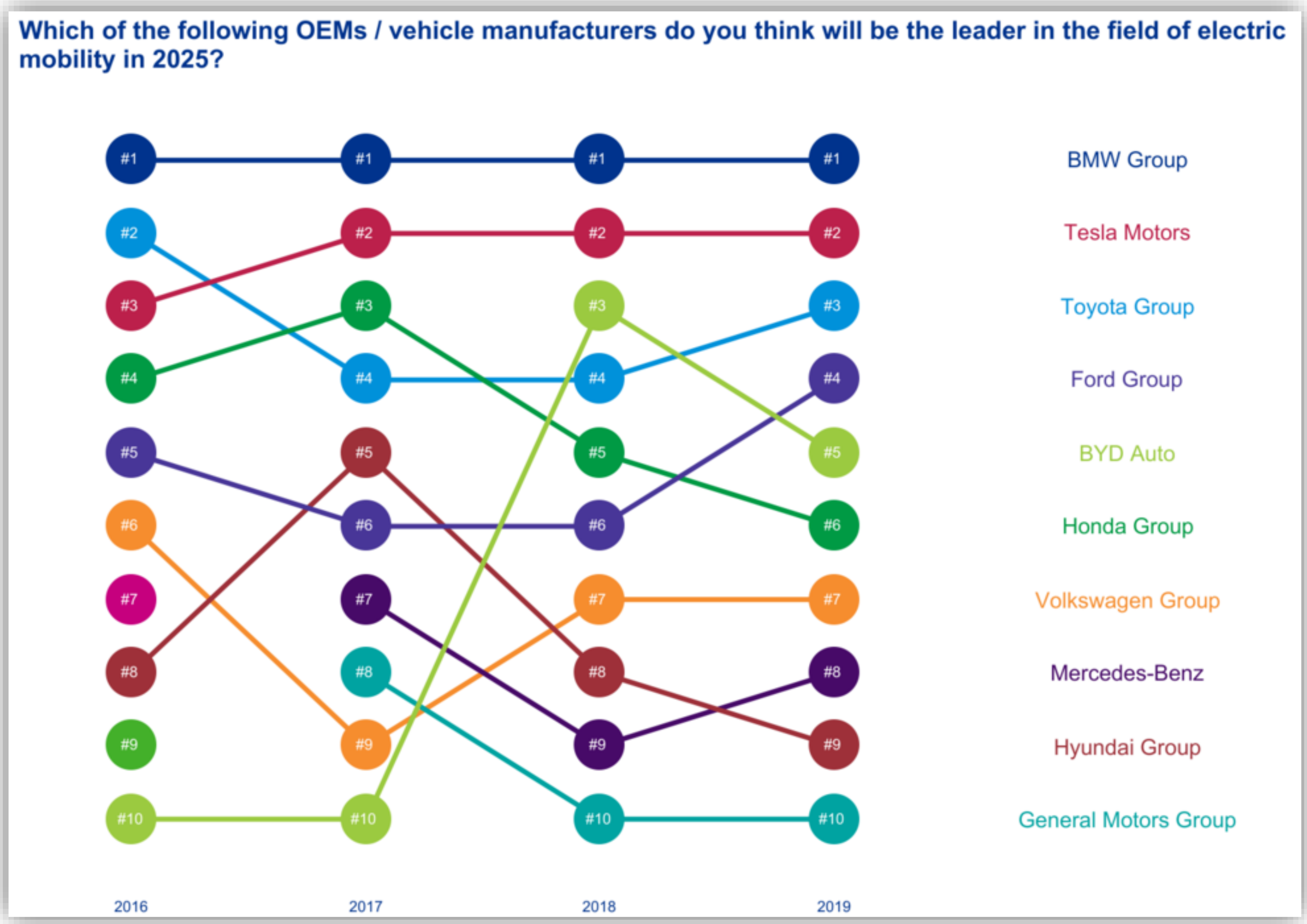
Bilcheferna har fått ranka vilka biltillverkare de tror kommer öka eller minska sin marknadsandel de kommande fem åren. Hela sex av tio tror att Toyota kommer öka sin marknadsandel – det är bäst i bilvärlden.



Över hälften tror att batterielbilar aldrig blir någon succé

Det här kan vara rapportens mest kontroversiella resultat. Hela 55 procent av bilcheferna som tillfrågas tror att batterielbilar kommer bli ett misslyckande, och det beror på laddnätverket.

De tycker helt enkelt inte att den publika laddinfrastrukturen är tillräckligt bra, och att den heller inte kommer bli tillräckligt bra, för att batterielbilar ska bli någon succé. De verkar inte ta hänsyn till hemmaladdning eller de laddstolpar som redan finns på vägarna i någon större utsträckning.



BMW leder över Tesla

Enligt cheferna är det inte Tesla som kommer vara ledande inom elbilar och eldriven mobilitet 2025, alltså om sex år. Det är istället BMW.

Tittar vi på vad svenska chefer tycker hamnar dock Tesla på nummer ett (det syns inte i den här grafiken).

Inte heller när det gäller självkörande bilar ser cheferna Tesla som ledande om sex år – även där hamnar BMW på första plats.

En trend viktigare än elbilar

När det gäller de viktigaste trenderna i bilvärlden fram till 2030 hamnar batteridrivna elbilar på andra plats och bränslecellsbilar på tredje plats. Först hamnar faktiskt uppkoppling och digitalisering.

Cheferna tycker alltså det är viktigare att driva på utvecklingen för uppkopplade bilar än eldrivna.

Konsumenterna vill äga sin data – men det vill inte biltillverkarna

Självkörande och uppkopplade bilar kommer generera enorma mängder data, till exempel om vart den körs, i vilken hastighet och i vilket väder. 47 procent av konsumenterna tycker att de själva ska "äga" den datan, medan bilcheferna istället tycker att det ska vara biltillverkaren som äger den.



3. Analys: Här är vinnaren i nya jättealliansen mellan Volkswagen och Ford

Av **Erik Söderholm**, Publicerad 2019-01-16, 21:35

Den nya "superalliansen" i bilvärlden är äntligen officiell – Volkswagen och Ford ska gemensamt utveckla nya modeller tillsammans, och kanske mycket mer än så. Här är vår analys av läget och vem som tjänar mest på samarbetet.

Det har aldrig hänt så mycket på så kort tid i bilbranschen som nu. Biltillverkarna vet mycket väl att den som inte hänger med i utvecklingen av elbilar, självkörande bilar och olika typer av tjänster för att ta sig fram utan att äga en egen bil blir frånkörd på nolltid.

Därför är det inte så konstigt att biltillverkarna nu börjar inse att de måste samarbeta. Fiat/Chrysler-chefen Sergio Marchionne var en ivrig förespråkare av samarbetan innan han gick bort – han insåg att biltillverkarna gör samma sak på olika håll och rimligtvis borde kunna samarbeta istället.

Alliansen mellan Ford och Volkswagen går ut på framför allt tre områden: elbilar, självkörande bilar och mobilitetstjänster.



Elbilar: Ford vinner mest på samarbetet

VW har inte legat på latsidan när det gäller elbilsutvecklingen de senaste åren, även om det tyvärr krävdes en enorm utsläppsskandal som kostat miljardbelopp för att sparka igång elektrifieringen. Nu planeras en hel drös elbilar som byggs på gemensamma plattformar.

Största fördelen jämfört med konkurrenterna verkar bli prislappen. Volkswagen ID Neo ska till exempel kosta som en dieseldriven Golf.

När det gäller elbilar är Ford på en helt annan planet. Ford har visserligen börjat smygvisa den första nya elbilen, men de tidigare försöken med Focus Electric var inte mycket att hänga i julgranen och över huvud taget har Volkswagen ett enormt försprång när det gäller elbilar och laddhybrider mot Ford.

Här verkar det alltså i nuläget vara Ford som är vinnaren – Volkswagen kan bidra med väldigt mycket elbilskunskap till Ford.



Självkörande bilar: VW vinner mest på samarbetet

Både VW och Ford har miljardsatsat på teknik för självkörande bilar. Men för Volkswagen har det kanske inte gått riktigt så fort som cheferna hoppats på.

Självkörande bilar har stött på viss patrull i Tyskland eftersom det kan vara krångligare och mer byråkratiskt att testa tekniken på tyska vägar än amerikanska – åtminstone vissa av USA:s stater införde tidigt ordentliga "snabbfiler" runt byråkratin för att biltillverkarna ska kunna satsa på autonom teknik.

USA har också en enorm fördel i form av Silicon Valley, där utveckling av autonoma bilar är en viktig del. Ford har dessutom gjort en stor sak av att deras självkörande bilar också testas i tufft Detroitklimat – inte bara i soliga Kalifornien.

Här är det framför allt Volkswagen som kommer kunna dra nytta av Fords framsteg.



Mobilitetstjänster: Oavgjort

VW har lanserat ett helt nytt varumärke, Moia, som ska ansvara för koncernens mobilitets-tjänster. Hos Ford har det varit lite högre tempo. Ford har experimenterat med både bildelning, scooterdelning och cykeldelning. Här borde båda företagen kunna lära av varandra.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Fords och Volkswagens första bil kommer 2022

Peter Klemensberger

16 januari 2019

Samarbetet mellan Volkswagen och Ford blir nu klarare. Första bilen, en pickup, kommer 2022 och byggs av Ford. Volkswagen ska utveckla morgondagens skåpbil.



Det blev ingen sammanslagning av Ford och Volkswagen som det först ryktades om. Däremot ett samarbete mellan tillverkarna rörande transportfordon. Nu har man gått ut med detaljer rörande affären och understryker att samarbetet inte omfattar någon typ av gemensamt ägande.

Den först modellen ska rullas ut redan 2022 för en global marknad. Det blir en mellanstor pickup och kommer att följas upp av skåpbilar för Europa. Bilarna kommer att byggas av Ford samtidigt som Volkswagen fokuserar på att utveckla en ny skåpbil för citybruk – med största sannolikhet en eldriven sådan.

Ford och Volkswagen ska även dra upp riktlinjer för ett samarbete rörande autonom teknik, eldrift och mobilitet – de tre ord som allt kretsar kring inom bilindustrin i dag. Båda parter har utryckt viljan av att skapa gemensamma modeller framöver.

Samarbetet kommer att utföras av en kommitté under ledning av Herbert Diess från Volkswagen och Jim Hackett från Ford – båda har vd-posten hos tillverkarna. Herrarna ser du skaka hand på bilden ovan.

Tillverkarna är starka på marknaden med Fords modeller Transit och Ranger samt Volkswagens Transporter, Caddy och Amarok. Under 2018 sålde de två tillverkarna 1,2 miljoner lätta transportfordon globalt sett och man räknar med att segmentet ska expandera den närmaste åren.

Peter Klemensberger

Di Bil

5. VW-gruppen riskerar dryga böter

Karin Olander

Publicerad: 16 januari 2019, 14:10 Uppdaterad: 16 januari 2019, 14:29

Trots alla satsningar på elektrifiering kommer en majoritet av bilföretagen att misslyckas med att nå utsläppsmålet i Europa 2021, bedömer konsultbolaget PA Consulting. Värsta smällen väntar Volkswagengruppen som riskerar böter på över 14 miljarder kronor.



Om två år skärps reglerna för hur mycket koldioxid nya bilar får släppa ut till ett snitt på 95 gram koldioxid per kilometer. I dag ligger genomsnittet på 118 gram per kilometer.

EU har satt världens tuffaste krav. Som jämförelse har Kina 117 gram, Japan 122 gram och USA 125 gram – nivåer som gäller från 2020.

PA Consulting har för fjärde året undersökt hur väl rustade bilföretagen är inför regelskärpningen. Resultatet visar att 8 av 13 tillverkare inte kommer att klara målet. Eftersom bolagen får böta 95 euro för varje gram man går över gränsen multiplicerat med antalet sålda bilar föregående år blir det kostsamt. Böterna kommer i en tid när hela branschen tyngs av stora investeringar för både elektrifiering, autonom körning och uppkoppling.

”Många bilföretag har vaknat för sent. Det går inte att gömma sig bakom att utsläppsmålet ligger långt bort längre. Och för att klara nästa steg 2025 måste de verkligen öka takten”, säger Michael Schweikl, automotiveexpert på PA Consulting.

Dessutom blir det tuffare att få ner koldioxidutsläppen när efterfrågan på dieselbilar minskat samtidigt som fler kunder vill ha suvar som generellt har högre utsläpp.

Bäst klarar sig Toyota som har en stor andel hybrider, följt av alliansen Renault-Nissan-Mitsubishi som var tidiga med elbilar. Volvo Cars, inklusive nya elektrifierade prestandamärket

Polestar, går in på tredjeplatsen. Ännu har dock inte Volvo någon renodlad elbil. Den lanseras först i slutet av året. Polestar kommer något före och väntas visa sin första elbil i vår.

I PA Consultings rapport lyfts Volvo Cars fram som ett bolag som snabbt kan reagera på trender och bedömningen är att Volvo med sina elektrifieringsplaner är väl positionerat för att klara de ännu tuffare kraven som kommer 2025 och 2030. Bolaget har lovat att ingen ny modell ska säljas med dieselmotor från och med i år och PA Consulting drar slutsatsen att dieselbilarna sannolikt är borta från Volvos sortiment 2023.

Honda hör också till dem bedöms klara målet. I andra delen av listan – de som väntas få böter – finns bland annat de tre tyska tillverkarna Volkswagenkoncernen, Daimler med Mercedes-Benz och Smart och BMW inklusive Mini och Rolls-Royce samt Ford, Fiat-Chrysler, Mazda, Hyundai-Kia och PSA (Citroën, Peugeot, DS och Opel). Jaguar Land Rover har också för höga utsläpp, men klarar sig undan böter för att man säljer under 300.000 bilar i Europa.

Fiat-Chrysler riskerar böter på 700 miljoner euro, motsvarande 7,1 miljarder kronor, för PSA handlar det om på 600 miljoner euro, motsvarande 6,1 miljarder kronor och för Ford 430 miljoner euro (4,4 miljarder kronor).

Europas största tillverkare, Volkswagengruppen, med märken som VW, Audi, Skoda och Seat, väntas få de högsta böterna. Beräknat utifrån förväntad försäljning landar böterna på 1,4 miljarder euro, vilket är runt tio procent av rörelsevinsten 2017.

”De har kommit i gång för sent med sin satsning mot elektrifiering och kan inte komma ikapp på den här korta tiden som återstår. Vissa märken klarar sig bättre än andra, men VW-gruppen räknas som en enhet”, säger Michael Schweikl.

Volkswagen har redan tvingats betala stora summor för böter och ersättningar efter fusket med dieselmotorer som avslöjades 2015. Avgasskandalen beräknas ha kostat 30 miljarder dollar, motsvarande nästan 270 miljarder kronor.

”Eftersom dieselfrågan har varit så stor för Volkswagen har de tappat fokus på koldioxid och förlorat värdefull tid”, säger Michael Schweikl.

I november presenterade VW en omfattande investeringsplan för att få igenom skiftet mot mer elektrifiering och självkörande teknik. Fram till 2023 ska bolaget investera 44 miljarder euro (450 miljarder kronor) i både nya fabriker och nya bilmodeller. 2025 ska koncernen ha kapacitet att bygga en miljon elbilar.

”De kommer att förbättra sina utsläpp avsevärt när de kommer i gång, men de har varit för sena i starten”, säger Michael Schweikl.

Ytterligare en utmaning för biltillverkarna är att de nya mer realistiska utsläppstesterna, WLTP, gör att de mätbara koldioxidutsläppen ökar med upp till 20 procent.

”Det sätter ännu mer press på hela branschen att få ner utsläppen med mer elbilar och hybrider”, säger Michael Schweikl.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Volkswagen Golf GTI TCR med 290 hästar för gatan

Mattias Rabe

16 januari 2019

Folkvagnstillverkaren fortsätter att pumpa ur sig GTI-versioner av Golf. Här är 290 hästkrafter starka Volkswagen Golf GTI TCR.



I mars 2016 presenterade Volkswagen Golf GTI TCR, en 350 hästkrafter (330 från början) stark banbil som följer de internationella TCR-specifikationerna för standardvagnar. I april 2017 skickade vi ner Teknikens Världs racerförare Oskar Krüger till Spanien för att köra bilen på bana.

Ett drygt år senare nåddes vi av nyheten att Volkswagen tänker göra en gatlegal variant på Golf GTI TCR, då med lite lägre effekt – 290 hästkrafter. Bara dagar senare presenterades Golf GTI TCR för gatan i konceptform på 2018 års upplaga av GTI-träffen i österrikiska Wörthersee.

Men nu är det dags för annat än icke gatlegala bilar och koncept, Volkswagen presenterar nämligen Golf GTI TCR i produktionsutförande. De skriver att TSI-motorn på 2,0 liter, som känns igen från andra GTI-kärror, ger ifrån sig 290 hästkrafter, precis som konceptbilen. De skriver inte hur högt maxvridet ligger, men konceptbilen sades leverera 370 newtonmeter mellan 1 600 och 4 300 r/min. Maxeffekten hos konceptbilen plockades ut mellan 5 000 och 6 800 r/min. Motorn är kopplad till en sjuväxlad DSG-dubbelkopplingslåda.



0-100 km/h går på raska 5,6 sekunder vilket gör den till den accelerationssnabbaste Golf GTI:n någonsin. Det klår till och med nedlagda Golf GTI Clubsport S som hade 310 hästkrafter, den fixade sprinten på 5,8 sekunder.

Toppfarten är 250 km/h men en höjning kan beställas, då landar hastighetsspärren på 260 km/h.

Precis som alla övriga Golf GTI-modeller är Golf GTI TCR framhjulsdriven, till skillnad mot Golf R-modellerna som är fyrhjulsdrivna. För att få bukt med kraftöverföringen till asfalten är bilen som standard bland annat försedd med diffbroms över framaxeln. Annat som är standard är hålborrade bromsskivor fram, TCR-takvinge, diffusor, förarprofilsmöjligheter, sportstolar med klädsel i tyg och mikrofiber, säkerhetsbälten med röda kanter samt sportratt med perforerat läder och med mittmarkering i rött.

18-tumshjul med två olika fälgalternativ är standard medan 19-tummare, även dessa i två olika utföranden, finns som tillval, då i kombination med förhöjd toppfartsspärr, sportigare bakre stötdämpning och dynamiskt chassi (DCC). Andra tillval som finns är bland annat bikakemönstrad foliering på dörrarna och bakskärmarna, backspegelkåpor i kolfiber och svartlackerat tak.

I Tyskland kostar Golf GTI TCR från 38 950 euro vilket motsvarar 398 300 kronor. Utrustningspaketen, två stycken innehållandes respektive uppsättning 19-tumshjul, kostar 2 350 samt 3 200 euro, vilket i svenska pengar blir 24 000 samt 32 700 kronor. Det dyrare paketet innehåller även R-däck.

Mattias Rabe

ALLT OM BILAR

7. Så byggs en Volvo – på bandet som inte får stanna

Av Jan-Erik Berggren Publicerad 16 jan 2019 11:12

TORSLANDA, VOLVO-FABRIKEN. Min handledare Karin Holm har rätt.
Efter en arbetsdag vid bandet i Volvos bilfabrik i Göteborg lägger jag ner huvudet på kudden, blundar och känner att sängen börjar sakta röra sig framåt. Karin Holm påstår att det går över – sängen stannar efter några veckor.



Bandet rullar hela tiden, ingen vill stanna det.

FILM: *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/sa-ar-det-att-jobba-en-dag-i-volvos-fabrik/*

Jag är på plats klockan 06.30, ombytt och klar, lagom till arbetslagledaren Tamer Mortada snabbt flyttar namnbrickorna på tavlan till olika "balanser". Utanför Volvofabriken i Torslanda skulle nog de flesta kalla det arbetsstation, eller bara station, men de tio meter där ett antal arbetsuppgifter ska utföras under tiden Volvobilen rör sig sakta framåt kallas balans.

Karin Holm har arbetat fyra år på Volvos fabrik och tillhör de mer erfarna. Säkert är det därför, och att hon klarar varje moment vid balanserna så bra, som hon får uppdraget att vara min handledare. Karin har tidigare jobbat med produktion i Ludvika och på Volvo Lastvagnar. Hon är snabb, effektiv och noggrann. Trots att jag mest är i vägen i början.



Kulturen bland arbetarna vid bandet är en garanti för bra kvalitet.

FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/allt-du-behover-veta-om-nya-volvo/

Varje balans innehåller ett antal arbetsmoment. Alla verktyg och de olika delarna finns på plats bakom oss. Vissa verktyg har givare som ser till att vi inte glömmer något. Vi arbetar vid högersidan på de Volvobilar som sakta matas fram på bandet. Vårt område heter Bana 1:42. När jag använder verktyget för att dra fast gångjärnen till framdörrarna är momentet, kraften, redan förinställd. Jag behöver bara rikta in verktyget och trycka på en knapp.

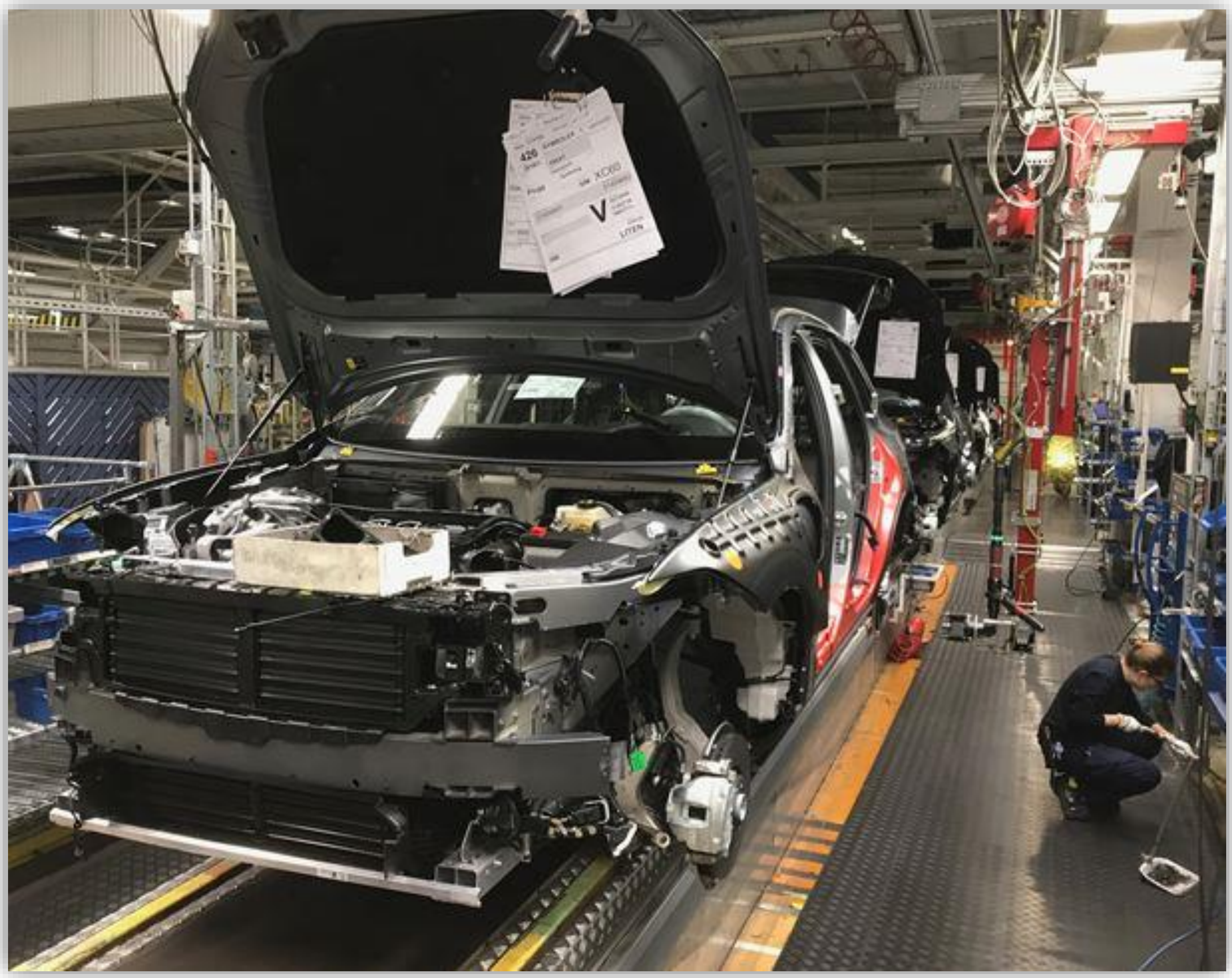
Samma sak när jag vid en annan station drar fast drivaxlarna. Dit med maskinen och tryck på två knappar. Jag hinner tänka att det är väldigt många fyrhjulsdrivna bilar, för det betyder att jag måste dra både fram och bak.

LÄS MER: Expertens val – Volvos bästa bilar genom tiderna

Det gäller att veta vilken bil som kommer på bandet

Karin och jag småpratar lite men mest handlar det om olika arbetsmoment, hur den skruven ska sitta och hur hon vet att en viss bilmodell ska ha en viss detalj. Det är betydligt mer variation än jag trodde på förhand. Gångjärnen på dörrarna ska dras på alla bilar utom XC90 som redan sitter fast. Jag tror det är XC60 som bara ska dras uppe, eller så är det V60.

Nya V60 ska ha en speciell skruv med en lös bricka till plastdetaljen som håller kablaget under högerstolen och en speciell plastdetalj för luftutblåset. Karin säger att det varit så sedan de började bygga V60.



Arbetet i en bilfabrik är inte monotont som man kanske kan tro.

Jag kommer snabbt in i de olika arbetsmomenten. Tid och rum försvinner. Jag tänker inte på hur många bilar som åker förbi, bara på att få dit luftutblåset så snyggt som möjligt och att vissa inte knäpper fast och att vissa mattor har ett litet för stort hål. Arbetet är inte alls monotont. Tvärtom. Det är hela tiden olika bilar, olika anpassningar.

Jag hinner tänka lite på varför en sjusitsig XC90 ska skeppas till Korea. Vad ska den användas till? Ett par högerstyrda och välutrustade bilar ska till Japan. Högerstyrning betyder att Karin snabbt viker en pappbit enligt ett visst mönster och lägger på golvet på förarplatsen. Är det vänsterstyrda bilar är det kompisen på andra sidan som viker. Jag ger mig inte på att vika. Jag är usel på sånt, det är nån slags defekt jag har i hjärnan.

LÄS MER: Handelskrig och tullar ställer till det för Volvo

Jag stör mig på skruven – det är inte effektivt

Men jag är bra på att analysera och effektivisera. Jag stör mig på den där skruven till V60. Varför har inte den en bricka? Varför ser infästningarna så olika ut? Och varför ska den ha ett speciellt verktyg? Varför är inte alla gångjärn monterade på samma sätt? Det måste gå snabbare att bygga bilar om det är färre varianter.

Karin stör sig inte lika mycket på anpassningarna. Hon tar vant rätt detalj till rätt bil. Ser snabbt vilken modell det är på bandet. Hybrid – jaha, då ska den muttern dras. V60 med den bakluckan – jaha, då ska de skruvarna och den dragaren användas.



Olika modeller kräver ständigt olika anpassningar.

När vi står vid balansen med bakluckan tittar jag mest på. Där är det knepigt att hinna med och Karin behöver sitta i bagageutrymmet för att komma åt luckan. Givaren till hållaren för dragaren krånglar och registrerar inte när hon sätter tillbaka den i hållaren. En lampa lyser och måste släckas för hand för att bandet inte ska stanna.

Bandet ska rulla – ingen vill dra i snöret

Ingen vill att bandet ska stanna. Men Karin påpekar att alla måste dra i snöret och stanna bandet om det krånglar. Krångel registreras och kan åtgärdas. Om laget hjälper varandra runt problemet så märks det inte. Men stoltheten kan sätta stopp – ingen vill stanna bandet.

För snart tre år sedan presenterade Volvo tekniken PowerPulse som skulle ge en bättre effektkurva på dieselmotorer. Jag minns att det här var en stor sak vid lanseringen av S90 och V90 och jag satt på föreläsningar och fick pressmeddelanden om tekniken.

För Tamer Mortadas arbetslag är PowerPulse en markering på bilens specifikation som betyder en extra kabeldragning vid balansen med bakluckan. Ett extra moment som de fått passa in nånstans. När jag frågar Karin varför kabeldragningen ska göras på samma plats där det redan är stressigt vid bakluckan rycker hon på axlarna. Arbetslaget fick bestämma var den skulle ligga och det passade bra där. Tamer Mortadas arbetsplats är precis bredvid och mer än en gång hoppar han in och löser uppgiften. Det pratas om att PowerPulse ska försvinna vid nästa modelluppdatering.

LÄS MER: Prispress och tullar bakom Volvos låga lönsamhet



På fyrhjulsdrivna bilar måste drivaxlarna både fram och bak.

Det enda arbetarna får ta med är en vattenflaska

Vi får ett stopp på drygt två timmar på grund av brand i måleriverkstaden. Det är ovanligt med stopp alls och väldigt ovanligt med så här långa stopp. Senast det hände var i september, berättar laget. Branden nämns i förbifarten men senare visar det sig att det varit ett robotstopp – därför kommer det inte några bilar. Ingen undrar vad som hänt och det kommer ingen information.

När signalen för stopp ljuder börjar alla genast att städa. Alla sopar och plockar undan. Hela fabriken är kliniskt ren från personliga saker. Det finns en plats för en vattenflaska vid tavlan för varje balans. Inget mer. Alla måste ha håret uppsatta, ingen får äta eller dricka något ur öppna kärl. Det är torr luft, behaglig temperatur men torrt. Det går inte att se ut eller förstå hur världen utanför fabriken ser ut. Det mesta är rätt grått.

När alla städat en stund kallar Tamer till möte i lunchrummet. Arbetslaget går igenom saker som krånglat, balanser som kan bli bättre, verktyg som behöver åtgärdas eller förändras. Alla pratar ivrigt, alla bidrar. Ett platt stift diskuteras livligt. Det är lätt att stiftet, som har med värmen till bakrutan att göra, bryts av. Tamer antecknar. Någon påpekar att vissa saker har de pratat om i flera veckor utan att något hänt. Laget ska ha såna här möten varje vecka men sker det ett längre stopp så passar man på.

Verktyget krånglar – halva arbetslaget har problem

Allra mest pratas det om verktyget för montering av bakspoiler på vissa bakluckor. Verktyget sitter för högt och halva arbetslaget har problem att använda det. De flesta tar hjälp av kompisen på andra sidan bilen men så är det inte tänkt att det ska fungera. Spoilern måste ligga exakt rätt i verktyget som trycker fast den på bakluckan. Ingen vill banka fast spoilern med händerna men ibland måste man.

Ett verktyg har en för lång förlängare. Den gamla som alla gillade är borta. Tamer ska undersöka. Handtaget på ett verktyg lossnar, hylsan ramlar av på ett annat. Tamer ska fixa.

Efter en halvtimmes diskussioner är det slut. På lunchen berättar jag om min intervju med Teslas förre produktionschef Peter Carlsson där han påpekade att den största skillnaden mellan produktion i USA och Sverige är de enskilda medarbetarnas kunskapsnivå. Jag tycker att mötet på förmiddagen var ett bevis på det. Alla ville bidra för att göra produktionen effektivare och bättre, bilarna bättre. Alla vågade erkänna att de gjorde fel, alla vågade säga sitt och komma med förslag, bra som dåliga.

LÄS MER: Volvo Cars slår nytt försäljningsrekord

Kunniga arbetare vid bandet är en garanti för kvalitet

Den kulturen i arbetslaget vid Bana 1:42 är i längden en garanti för bra kvalitet i de bilar som rullar på vägarna i Sverige. Men det kräver förstås att den svenska skolan orkar hålla uppe allmänbildningen och det kritiska tänkandet. Felrapporter och att alla som jobbar vid bandet reagerar och agerar krävs för att bilarna ska bli korrekt byggda. Jag ser många fallgropar och några av de moment jag utför kunde lätt ha blivit sämre utförda utan att något märkt det.

Då och då har jag lust att berätta om The Lucy Show och avsnittet där Lucy och Vivian arbetar vid bandet på en chokladfabrik. Men jag inser att ingen här har en aning om vem Lucille Ball är. Medelåldern i fabriken är drygt 30 år och att stå där jag står är ett typiskt förstajobb på Volvo Cars.

Men jag har god lust att svälja kablaget till ABS-bromsarna vänster framhjul, som Lucy och Vivian svalde praliner. En liten irriterande gummidetalj som ska fästa kablaget vid en metallögla krånglar. Vid ett tillfälle har jag gjort ett fel som betyder att bandet måste stoppas. Tamer får rycka in lite längre fram. Jag försöker skämta om att vi behöver bygga bandet ända till Liseberg för att jag ska hinna få fast alla som det ska. Ingen skrattar.

Lite snack vid bandet – ingen hinner

Vi har få raster, få pauser. Så vill produktionsledningen ha det. För det är vid byten, när laget skiftar till nya balanser, eller efter stopp, som flest misstag sker. Ett jämnt flöde av bilar är det allra bästa. Då jobbar alla på, ingen glömmer något, ingen slappnar av.

Volvo använder treskift i fabriken. Fasta skift där daggänget erbjuds att arbeta övertid på lördagar för att minska köerna på de efterfrågade modellerna. Nattgänget kan jobba ett monsterskift på söndagar för att bidra.

Vi äter frukost och lunch snabbt. De flesta tittar på de telefoner som de inte fått använda under arbetstiden. Alla skrattar när jag berättar storyn om hur Husqvarnafabriken utanför Jönköping kunde se ett direkt samband med produktionstakten och hur det gick för hockeylaget HV71. Men varken IFK Göteborg eller Frölunda nämns.

Vi är snart tillbaka vid bandet. Alla gör sitt igen. Det är tillåtet med hörlurar men inte i båda öronen. Det är mindre snicksnack än jag föreställt mig. Ingen hinner. Varje balans kräver tempo i rörelserna och noggrannhet. Jag övar mig på att arbeta snabbare. Inser att jag i bästa fall hinner med ett eller två moment av fyra, fem.

LÄS MER: Skrällen – Volvo missade finalen i Årets bil 2019

Stor omsättning på personal

Alla som anställs får gå en introduktionskurs. Efter årsskiftet är den fem dagar lång. Den som ska stå vid bandet får öva och lära sig att använda olika verktyg. Sen fasas han eller hon varsamt in i produktionen. Får gå bredvid, som jag gör, tills alla moment sitter. Volvo har ett introduktionsprogram som ska vårda medarbetaren. Alla nyanställningar de senaste åren kräver omsorg. Volvo har inte råd att vara annat än en attraktiv arbetsplats. Varje person behövs.

Karin Holm har haft stor omsättning på sina arbetskamrater under sina fyra år. Det är många unga som går vidare eller börjar plugga. Flera kommer tillbaka som inhoppare, flexare, som är ett populärt extraknäck i Göteborg. Kan du bandet så kan du snabbt lära dig nya moment.

Jag skruvar drivaxlar en stund medan Karin drar fast så kallade kanistrar på vissa bilar. Olika marknader har olika avgaskrav. En hybrid betyder på en station att en kontakt måste fästas.

Märker familjen i Korea ojämn bromsverkan?

Jag tänker på att den krånglande tejpen runt det där kablaget som jag har problem med kanske kunde göras på ett annat sätt. Nu fastnar tejpen på fingrarna, det tar tid, och en gång satt tejpen för den där gummitrissan. Jag hinner tänka att familjen i Korea som köpt en sjusitsig XC90 kanske inte märker om det är lite ojämn bromsverkan på vänster fram innan Karin räddar situationen och vant och snabbt får dit kabeln och kontakten.

Klockan 15.24 är skiftet slut. För väldigt många är Bana 1:42 hjärtat av Volvo Cars. Det är här alla fina visioner, all teknisk utveckling och alla kvalitetskrav blir verklighet. Jag är första och hittills enda journalist som gjort ett helt skift vid bandet på Volvos fabrik i Torslanda. Jag har fått känna på Volvos puls från den innersta kammaren.

Och Håkan Samuelsson, vd på Volvo Cars, det var inte mitt fel att vi landade på närmare 140 bilar minus den här dagen. Jag lovar.

LÄS MER: Volvo visar självkörande elbil – kan köra dig sovande

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Lexus ES 300h – tre snabba från provkörningen

Mattias Rabe

16 januari 2019

Vi har åkt till Spanien för att köra Lexus ES som nu är Sverigeaktuell som ersättare till GS. Här är vår första recension av modellen.



Hej Robin! Du befinner dig i Lexus ES i Spanien, varför kör du den?
– Nu när GS har försvunnit på den svenska marknaden kommer ES in i bilden. Den ersätter GS trots att den är mer komfortinriktad och lite mindre sportig, dessutom framhjulsdriven i stället för bakhjulsdriven.

Hur är den att köra?
– Den är fin att köra men hybriddrivlinan på 218 hästkrafter känns lite svag och CVT-lådan är jag inte så förtjust i. Dock så passar motorn betydligt bättre i ES än i RC. ES rullar ganska tyst och komfortnivån är hög, en utmärkt långfärdsbil. Den är stabil i högre hastigheter men känns aningen tung, tyngre än vad den faktiskt är.
– Utrymmena är det inga fel på, nästan fem meter långa ES är cirka decimeter längre än GS. Lexus säger att baksätet är nästan som i storebror LS, bara några millimeter fattas.

Vad kostar denna komfortvagn då?
– Den går att köpa redan nu och kostar från 417 800 kronor.
– Mer om hur bilens upplevs berättar jag i Teknikens Värld nummer 6/2019 som kommer om några veckor.



Robin trivs i baksätet på Lexus ES 300h.



GALLERI
Lexus ES 2019
238 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Nya Toyota RAV4 Hybrid i film- och bildkavalkad

Mattias Rabe 15 januari 2019

Nästa månad kommer nya Toyota RAV4 till Sverige och för att skruva upp förväntningarna har Toyota nu bestämt sig för att skicka ut massor av bilder och filmer som visar nya RAV4-generationen inifrån och ut – och från alla möjliga vinklar.



FILM*: *https://youtu.be/R84M5cWEhc8

Det är bra länge sedan nya Toyota RAV4 hade världspremiär. Det var på bilsalongen i New York i början av april 2018. På Parissalongen efterföljande höst var det dags för Europapremiären, parallellt med annonserandet att Toyota Camry Hybrid kommer till Europa. Vid Europapremiären fick vi se att bland annat fronten på Europavarianten skiljer sig från USA-fronten.

Trots två stora premiärtillfällen och flera pressmeddelanden innehållandes allt från tekniska detaljer till svenska prisuppgifter och har det gapat tomt i nya RAV4:s bild- och filmarkiv. Först nu, bara några veckor innan bilen anländer svensk mark, trycker Toyota på gasen genom att bjuda på 176 bilder och fem filmer (nedan har vi har sammanfogat dem till en).

För första gången får vi också se RAV4 i en annan färgsättning än den vitsvarta (Bitone Pearl White & Attitude Black), vi får nämligen se den i blått, utan några extravaganser.

Bland nyheterna finner vi att förbrukningssiffrorna har sjunkit i jämförelse med de siffror som presenterades tidigare (och som då sades vara preliminära).

Specifikationerna säger att RAV4 Hybrid AWD-i, det vill säga den fyrhjulsdrivna varianten med 222 hästkrafter, förbrukar 0,44 liter per mil vid blandad körning (tidigare 0,46 l/mil) och släpper ut 100 gram koldioxid per kilometer (tidigare 105 g/km). RAV4 Hybrid 2WD, med andra ord den framhjulsdrivna versionen med 218 hästkrafter, nämns bara i form av koldioxidutsläpp som numera ligger på 100 gram per kilometer (tidigare 102 g/km). Förbrukningssiffran nämns alltså inte men ligger sannolikt på 0,43 eller 0,44 liter per mil (tidigare 0,45 l/mil). Samtliga siffror är framtagna enligt den korrelerade NEDC-körcykeln, det vill säga man har mätt enligt nya WLTP-körcykeln men översatt till NEDC).



Enligt preliminära siffror får RAV4 Hybrid AWD-i dra upp till 1 650 kilo medan RAV4 Hybrid 2WD får dra upp till 800 kilo.

Enbart hybridalternativ kommer att marknadsföras, eventuellt kommer det även en ladd-hybrid, något som det ryktats om tidigare vid sidan om en rent eldriven variant. Dock tror vi inte att RAV4 kommer som elbil, däremot är en laddhybrid fullt möjligt och troligtvis ett måste för Toyota för att hänga med i svängarna.

De svenska priserna för nya Toyota RAV4 har vi redan gått igenom, likaså vad de olika utrust-ningsnivåerna och -paketen innehåller. Nedan får du en snabb genomgång av priserna.

	2WD	**AWD-i**
Life	295 900 kr	315 900 kr
Active	302 900 kr	322 900 kr
Style	345 900 kr	365 900 kr
Executive	345 900 kr	365 900 kr



GALLERI
Toyota RAV4 Hybrid 2019
176 bilder

10. BMW 7-serie facelift officiell med 40 procent större njurar

Mattias Rabe

16 januari 2019

De läckta bilderna var korrekta, ansiktslyfta BMW 7-serie får riktigt stora njurar i grillen. Men det är inte enda nyheten hos den uppdaterade versionen av märkets lyxbil.



FILM: ***https://youtu.be/Z_yi8JNAJ8M***

BMW:s flaggskepp 7-serie i nuvarande form börjar närma sig fyraårsåldern och, till skillnad från människan som gör det i vuxen ålder, är det redan dags för en ansiktsoperation. Och opererats, det har 7-serie verkligen gjort. Något människan gärna förstorar i sitt ansikte är läpparna, i ett BMW-ansikte opereras i stället njurarna (som inte kan likställas med människans njurar). Att njurarna har blivit större rådet det ingen tvekan om. BMW menar att de har förstorat bilens "näsborrar" med 40 procent. Njurarna har också vävts samman till en enhet genom att de båda sammankopplas av krom.



Strålkastarna har tunnats ut, det vill säga blivit lägre, och nu passar det gamla uttjatade uttrycket ”Böser Blick” än bättre. Strålkastarna har LED-lampor som standard medan laser finns som tillval.

Frontens nedre parti är helt omgjort med större nedlackade ytor och fler inslag av krom. Hela fronten har gjorts fem centimeter högre och huven har formats om med nytillkomna veck. Icke att förglömma; BMW-emblemet på huven har även det blivit större.

Kromlisterna som utgår från luftuttagen på framskärmarna och sträcker sig längs dörrarnas nederkanter har fått en mer rätvinklig profil vilket, i kombination med just luftuttagen, sägs skapa ett bättre luftflöde runt hjulhusen och karosssidorna.

Baken är även den omstöpt med ny stötfångare, som dessutom fått ett nytt krominlägg som löper runt och mellan de bredare ändrören, och framför allt slankare bakljus som är 3,5 centimeter lägre än tidigare. Mellan bakljusen, vars ljusdesign på något vis påminner om densamma på nya 3-serie, sträcker sig en kromlist, precis som tidigare men som är något tunnare. Kromlisten har fått en kompis i form av en lysdiodramp som sträcker sig över hela bakluckan och in i respektive bakljus. Ljusrampen är kopplad till DRL-ljusen.

Interiört är det inga större förändringar rent visuellt, men ratten har fått en annan layout på knapparna som dessutom har blivit fler. I mätarhuset finns den kanske tydligaste nyheten på insidan av bilen. Där finner man numera BMW Live Cockpit Professional med en 12,3 tum stor skärm som visar allt digitalt enligt samma mönster som inleddes med nya 8-serie. Mätarhusets display har sällskap av en 10,25 tum stor infotainmentskärm på instrumentbrädan som manövreras med hjälp av BMW Operating System 7.0.

Nya Nappa- och läderkombinationer samt nya dekorpaneler finns också i listan över nyheter som pryder insidan.

Storleksmässigt har det inte hänt något med 7-serie sett till bredden och höjden, men på längden har 7-serie vuxit med 2,2 centimeter till totalt 512 centimeter för standardversionen och 526 centimeter för varianten med lång hjulbas.

Motorerna till uppdaterade BMW 7-serie är flera, och tar vi hänsyn till axelavstånd och antal drivande hjulpar handlar det om totalt 14 modellversioner. ”Värstingen” är M760Li xDrive med V12:a på 585 hästkrafter, lång hjulbas, fyrhjulsdrift och en 0-100-tid på rappa 3,8 sekunder.



Så här ser samtliga motorspecifikationer ut i ett avskalat perspektiv:

BMW 745e (745Le)

Laddhybrid, rak bensinsexa på 3,0 liter och elmotor, bakhjulsdrift, 8-stegad Steptronic-låda, 394 hk, 600 Nm, toppfart 250 km/h, 0-100 km/h på 5,2 s (5,3), 0,21 l/mil (0,22), 48 g/km (50), räckvidd på el upp till 5,8 mil (5,4).

BMW 745Le xDrive

Samma som ovan men med fyrhjulsdrift, 0-100 km/h på 5,1 s, 0,23 l/mil, 52 g/km, räckvidd på el upp till 5,4 mil.

BMW 750i xDrive (750Li xDrive)

Bensin, V8 på 4,4 liter, fyrhjulsdrift, 8-stegad Steptronic-låda, 530 hk, 750 Nm, toppfart 250 km/h, 0-100 km/h på 4,0 s (4,1), 0,95 l/mil (0,95), 217 g/km (218).

BMW M760Li xDrive

Bensin, V12 på 6,6 liter, fyrhjulsdrift, 8-stegad Steptronic-låda, 585 hk, 850 Nm, toppfart 250 km/h, 0-100 km/h på 3,8 s, 1,24 l/mil, 284 g/km.

BMW 730d (730Ld)

Diesel, rak sexa på 3,0 liter, bakhjulsdrift, 8-stegad Steptronic-låda, 265 hk, 620 Nm, toppfart 250 km/h, 0-100 km/h på 6,1 s (6,2), 0,53 l/mil (0,53), 138 g/km (139).

BMW 730d xDrive (730Ld xDrive)

Samma som ovan men med fyrhjulsdrift, 0-100 km/h på 5,8 s (5,9), 0,55 l/mil (0,56), 143 g/km /147).

BMW 740d xDrive (740Ld xDrive)

Diesel, rak sexa på 3,0 liter, fyrhjulsdrift, 8-stegad Steptronic-låda, 320 hk, 680 Nm, toppfart 250 km/h, 0-100 km/h på 5,3 s (5,4), 0,56 l/mil (0,57), 148 g/km (149).

BMW 750d xDrive (750Ld xDrive)

Diesel, rak sexa på 3,0 liter, fyrhjulsdrift, 8-stegad Steptronic-låda, 400 hk, 760 Nm, toppfart 250 km/h, 0-100 km/h på 4,6 s (4,7), 0,58 l/mil (0,59), 152 g/km (155).

Några svenska prisuppgifter var vid denna artikels framställande inte offentliggjorda.







GALLERI
BMW 7-serie facelift 2020
78 bilder

Mattias Rabe

11. Får inte ladda elbilen hemma – tvingas sälja bilen

PUBLICERAD 10 JANUARI 2019, KL. 17:54

UPPDATERAD 15 JANUARI 2019, KL. 14:48

Richard Ekman

Järfällabon Andreas Lindblad har kämpat två år med att ordna laddning för sin elbil hemma i radhuslängan. När en lösning väl var på plats satte sig styrelsen plötsligt på tvären.
– Köper man elbil borde man väl först ta reda på vad som gäller där man bor, säger styrelse-ordföranden Birgitta Jansson.



För två år sedan tog Andreas Lindblad klivet över till elbil. Han såg framför sig att han på ett smidigt och miljövänligt sätt skulle kunna ta sig till och från jobbet och ladda bilen hemma över natten. Men det fanns ett problem: det fanns ingen möjlighet att ladda bilen inom föreningen.
Andreas började lyfta frågan, men kände sig motarbetad styrelsen.

Byggde egen laddstation
Enligt Andreas nåddes till slut en överenskommelse om att han skulle få bygga om sitt uttag för motorvärmare, så att det gick att ladda elbilen där.
– Det var ingen optimal lösning, men nu kunde jag i alla fall börja använda bilen, säger Andreas Lindblad.

Men plötsligt stötte han på patrull från styrelsen. I ett mejl meddelade de att de varit i kontakt med jurister och att det stred mot lagar och stadgar att ladda elbilen på det sättet. Andreas ombads att omedelbart återställa det han gjort.

– Det känns fruktansvärt illa. Jag är ingen miljöaktivist, men det känns ändå absurt att år 2019 i princip bli förbjuden att köra mer miljövänligt på grund av regler från stenåldern, säger Andreas Lindblad.

Styrelsen: Inget vi kan göra

Kruxet stavas anläggningsbeslut. Andreas bor i ett radhus i en samfällighet, och vilka ingrepp som får göras på gemensamma egendomen – i det här fallet i garagelängan – styrs av vad Lantmäteriet bedömt ingår i anläggningens ändamål.

I föreningens garage har lantmätaren bedömt att man ska kunna parkera sin bil och koppla in en motorvärmare. Varken mer eller mindre. Det finns ingenting styrelsen kan göra åt det, menar ordföranden Birgitta Jansson.

– Vi är bakbundna av lagar och regler. Låter vi honom sätta in något annat där så bryter vi i styrelsen mot lagen, säger hon.

En ändring kan bli dyr

Det går att ändra anläggningsbeslutet, men det är krångligt och kan bli dyrt. Bara att begära en ny förrättning från Lantmäteriet skulle kosta runt 40.000 kronor. Och då finns det dessutom ingen garanti för att den nya skrivelsen lämnar utrymme för elbilsladdning, säger Birgitta Jansson.

– Skulle den göra det skulle vi dessutom behöva ge elbilsladdning till alla föreningens 66 fastigheter, till en kostnad på mellan tre och fyrahundra tusen. Det tror jag inte de boende är så sugna på när vi bara har en elbilsägare, säger hon.

Föreningen kommer ta upp frågan på stämman, men Andreas Lindblad tror inte att det blir ändring inom någon snar framtid.

– Det enda som kan påverka är om tillräckligt många i föreningen vill ha elbil. Och som lagen ser ut nu så har ju alla som bor i samfällighet incitament till att inte skaffa elbil över huvud taget, säger han.

Han säger att han kommer tvingas sälja bilen om beslutet står fast.
– Man måste ha laddstation hemma om det ska vara något så när praktiskt att ha elbil. Jag får väl gå tillbaka till fossildriven bil, säger han.

mitt i

Richard Ekman

12. Revolution möter evolution – nu lanseras bränslecellsdrivna Linde Roadster

Pressmeddelande • **Jan 16, 2019 11:00 CET**

Nu finns Linde Material Handlings revolutionerande truckmodell Roadster tillgänglig med ett av framtidens mest lovande energisystem – bränsleceller. Teknologin erbjuder en rad fördelar, bland annat sänkta kostnader, minimal miljöpåverkan och snabb påfyllning.



Bränslecellsdriven version av Linde Roadster

En av de viktigaste frågorna inom materialhantering är vilket energisystem som är rätt för en specifik applikation. Svaret beror på en rad faktorer – om truckarna ska användas inom- eller utomhus, om de kommer köras under ett eller flera skift, vilken typ av gods som ska hanteras och hur infrastrukturen ser ut. Utifrån det kan man avgöra vilket energisystem som i längden blir mest lönsamt.

– Våra kunder är ute efter ekonomiskt fördelaktiga energilösningar och allt oftare spelar även koldioxidavtrycket en avgörande roll, säger Markus Weinberger, International Product Manager Energy Solutions på Linde Material Handling. Vi erbjuder ett brett urval av energisystem – från elektronisk drift med blysyra- eller litiumjonbatterier till bränselcellsdrivna truckar eller förbränningstruckar drivna på diesel, LPG eller naturgas. Vad som är rätt val beror på kundens verksamhet.

Bränslecellsteknologin som går ut på att producera elkraft i bränsleceller drivna med vätgas räknas som ett av framtidens mest lovande energisystem. På Linde Material Handling har teknologin utvecklats i mer än två decennier och man erbjuder idag marknadens bredaste utbud av bränslecellsdrivna truckar.

Ett av framtidens energisystem

Genom lanseringen av bränslecellsdrivna Linde Roadster möter en extraordinär truck ett extraordinärt energisystem. Truckmodellen har inga A-stolpar vilket ger föraren en oslagbar sikt som förenklar arbetet och ökar säkerheten. Detta är möjligt tack vare truckens konstruktion med överliggande tiltcylindrar som absorberar de belastningar som uppstår vid körning.

– Roadsterns styrkor kommer verkligen till sin rätt i inomhusmiljöer vilket gör att den fungerar optimalt med bränslecellsteknologin, säger Markus Weinberger.

En av de stora fördelarna med bränsleceller är nämligen att det är säkert och rent vilket gör det idealt för inomhusbruk. Bränslecellerna avger inga skadliga emissioner under drift och den enda biprodukt som skapas är värme och rent vatten som pumpas ut i samband med att vätgas fylls på. Själva påfyllningen är en annan fördel med bränslecellsteknologin. På endast tre minuter är bränslecellerna helt påfyllda vilket ger maximal tillgänglighet. Detta är särskilt fördelaktigt för verksamheter med flerskiftsarbete.

Teknologin kräver inte heller något utrymme för batterier eller laddningsstationer vilket skapar extra yta i verksamheten. Förutom de ekonomiska fördelar den maximerade tillgängligheten ger sänker bränslecellsteknologin kostnaderna genom ökad produktivitet, låga vätgaspriser och lång livslängd.

Linde Material Handling, som ingår i KION Group, är en ledande global tillverkare av motviktstruckar och lagertruckar samt leverantör av lösningar och service för intralogistik. Med ett sälj- och servicenätverk i fler än 100 länder finns företaget representerat i alla större regioner världen över. Under räkenskapsåret 2017 genererade Linde MH EMEA (Europa, Mellanöstern, Afrika) en total omsättning på ca 3,1 miljarder EUR (ca 31,5 miljarder SEK) med drygt 11 000 anställda över hela världen. Den globala försäljningen av Lindetruckar uppgick till över 124 000 under 2017.

Felicia Lewis

Presskontakt

13. BMW Motorrad visar upp självkörande motorcykel

Pressmeddelande • **Jan 16, 2019 08:05 CET**

Under elektronikmässan Consumer Electronics Show (CES) som förra veckan gick av stapeln i Las Vegas bjöd BMW Motorrad på en minst sagt annorlunda upplevelse – den självkörande motorcykeln BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS

För att demonstrera BMW Groups expertis inom autonom körning visade BMW Motorrad upp ett spektakulärt testfordon under CES 2019 - en självkörande motorcykel. Motorcykeln är en BMW R 1200 GS som på egen hand, utan förare, kan starta, gasa, utföra svängmanövrer, sakta ned och stanna helt.

Syftet med att utveckla denna testmotorcykel är att skaffa sig nya värdefulla insikter kring kördynamiken, som sedan kan användas för att hjälpa föraren att upptäcka farliga trafiksituationer och behärska svåra körmanövrer. På så sätt kan denna självkörande motorcykel hjälpa föraren att ständigt förbättra sina färdigheter, med motorcykelns omfattande förståelse och förmåga att beräkna ideal körlinje och kurvtagning, korrekt bromspunkt och optimerad acceleration.

2018 slog BMW upp dörrarna till BMW Autonomous Driving Campus i München. Campuset, som kan husera 1800 anställda och 500 fordon, är ett utvecklingscenter i vilket BMW Group tillsammans med flera partners och IT-företag arbetar för att utveckla självkörande fordon.

NyTeknik

14. Ny airbag-väst ska skydda cyklister

Felix Björklund 2019-01-16 11:27

Krockkuddar revolutionerade bilsäkerheten när de introducerades i slutet av 60-talet. Nu är det cyklisternas tur att få airbags.



Det var under teknikmässan Consumer Electronics Show i Las Vegas som franska Helite visade upp produkter som ska göra cyklandet säkrare. Enligt företaget rör runt 40 procent av allvarliga cykelrelaterade skador bröstkorgen och 25 procent ryggraden.

Cykelvästen B'Safe, som helt enkelt blåses upp när man cyklar omkull, ska skydda just bröstkorg, nacke och ryggen.

Systemet består av två separata delar. Dels en väst och dels en enhet som monteras under sadeln.

I de fall en olycka sker genom en krock, reagerar en accelerometer som sitter i sadelenheten – och skickar en trådlös signal till en sensor i västen. Om denna känner att cyklisten trillar av cykeln, så blåser den upp västens inbyggda krockkudde. Hela förloppet ska enligt Helite endast ta 80 millisekunder.

Läs mer: Miljonregn över svenska elcykeln Like Bike - men allt var en bluff

Om det är så att ingen krock sker, det vill säga att man cyklar omkull, känner sensorn i västen av den snabba förändringen i orientering – och krockkudden utlöses. Uppläsningen sker med en utbytbar koldioxidpatron likt de som används i seglarvästar.

Men det är inte det enda fiffiga. Systemet aktiveras först när man drar upp dragkedjan, och stängs av när man drar ner den.

Västen har ett inbyggt batteri som kan laddas via usb och som håller i en vecka. Sadelenheten har ett inbyggt batteri som inte behöver laddas och som ska hålla i runt fem år. Helite räknar med att kunna börja sälja B'Safe till våren.

Det franska systemet kan nog sägas vara ett välkommet säkerhetsinslag, men det lär inte vara billigt. I skrivande stund finns ingen officiell prislapp, men räkna att det kommer kosta runt 5.000 kr.

Helite, som sedan länge utvecklat airbags (bland annat för ryttare, äldre och skidåkare) är dock inte först med att ge cyklister luftkuddar. Redan 2005 utvecklade svenskorna Anna Haupt och Terese Alstin ett huvudskydd som byggde på krockkudde-tekniken. 2011 introducerade de sin produkt kallad Hövding.

15. Benz 1886 till salu

Publicerad 2019-01-16, 11:03

Robert Gustavsson

En kopia av Benz Motorwagen 1886 säljs i USA.



Möjligen är detta den ultimata gammelbilen, en Benz Motorwagen 1886. Nu rör det sig bara om en kopia, men en fullt fungerade sådan. Den engelska firman John Bentley Engineering tillverkade ett mindre antal kopior 1986 i samband med vagnens 100-årsjubnileum, och de är väldigt lika originalet. Just detta exemplar kommer från den serien, men färdigställdes inte av köparen förrän i slutet av 2018.

Bilen kommer att auktioneras ut i Scotsdale, USA, nu under helgen av Gooding & Co. Slutbudet beräknas hamna mellan 70 000 och 90 000 dollar.

Länk: Gooding & Co



Robert Gustavsson Skribent

16. Volvo Amazon 1961

Mårten Carlsson 2019-01-16 7:23

Christina Schollin och Gunnar Andersson visar hur rymlig, bekväm och säker den moderna Amazonen är.



FILM: https://youtu.be/BRIX4EFToJ4

1961 var sista året man kunde få Amazonen tvåfärgad. Nya växellådor, större bromsar, nya större säten och fickor i dörrsidorna var en del av nyheterna.
Det var även sista året med B16 och 6V elsystem.

Läs mer om: Volvo Amazon



Amazon 123 GT på auktion – nytt rekord på gång?
En riktigt fin Amazon 123 GT går på auktion i helgen. En bil som varit utställningsobjekt i Kina. Budet ligger redan på 275 000 kronor ... 4



Amazonen vi aldrig fick se
Volvos nyinrättade designavdelning testade i slutet av 1950-talet om tvådörrarsversionen av Amazon skulle få den tidens modenyck: fenor. 9



Volvo Amazon blev Årets Klassiker
Klassikers läsare har röstat fram Årets Klassiker 2018. Och här kan man verkligen tala om en arbetsseger. Vinnare blev Berit och Lars Lundins välrenoverade Volvo Amazon herrgårdsvagn 1965. 1



En Amazon för 325 000 kronor!
En Volvo 1800S för 270 000 kr, en Amazon 123 GT för 325 000 kr och en ÖV4 "Jakob" för 1 750.000 kronor – auktionen med Kjell Olssons stora bilsamling rönte stort intresse på fredagskvällen. Totalt såldes bilar för 7,6 miljoner. 1



Lucköppning!
Titta, ingen skruvmejsel i rutan! Vem trodde att en Amazon Herrgårdsvagn kunde vara så slank och vacker? Stor artikel om Sveriges mest USA-inspirerade kombi i nya numret av Klassiker. Ute nu! 1



GT – Amazon med sting!
I Klassiker 1/2017 berättar vi om Hans och Robert Schermans gemensamma far-och-son-projekt – helrenoveringen av en Volvo Amazon 123 GT. Men vad skiljde egentligen GT från en vanlig Amazon?

17. Grattis Vauxhall Victor!

Carl Legelius

22 januari 2009

DAGENS NAMNSDAGSBIL

I dag den 22 januari då Vincent och Viktor har namnsdag hyllar vi Vauxhall och Riley Victor!



Namnet Victor har använts av två brittiska tillverkare, Riley och Vauxhall.

Riley var en av Englands äldsta biltillverkare och hade som slogan "*As old as the industry, as modern as the hour*".

Riley var på 1930-talet ett familjeföretag som leddes av grundarens fyra söner, varav Victor var den ledande.

De medgav själva i annonser att de gjorde alldeles för många modeller, men skyllde på sin flitiga designavdelning.

Modellnamn var bland andra Merlin, Monaco, Falcon, Adelphi, Kestrel, Lynx, Sprite och Imp.

Men bolaget gick med förlust och för att bättra på finanserna presenterades på 1937 års höst-salong i London en ny modell till lägre pris än förut.

Den fick namnet Victor, säkert inte bara till chefens ära utan för att bolaget skulle gå segrande ur krisen - victor betyder ju segrare.

Tyvärr lyckades det inte, Riley gick i likvidation några månader senare och i slutändan blev det William Morris som köpte Riley.

Vauxhall Victor var en anglo-amerikanare från Vauxhall med stilelement lånade från koncern-brodern Pontiac.

Den första upplagan som kom 1957 var den första europiska bilen med panoramaruta. Den såg ut som en förminskad amerikanare och blev mycket populär och Englands mest exporterade bil. Men det var en kort lycka, för den rostade ovanligt snabbt.

Modellnamnet användes under 19 år och under tiden avverkades fem olika baskarosser och ett otal face-lifts. I backspegeln är den första upplagan en rätt kul bil som dollargrin i miniatyr.



Riley Victor blev företagets sista modell som fristående tillverkare.





Vauxhall Victor Sedan Deluxe 1957–61



Vauxhall Victor Saloon (FB) 1961–64



Victor 1964–67



Victor Sedan 1967–72



[Victor i Japan](#)
[Den kanske mest osannolika marknaden för Vauxhall, Japan. Undrar hur det gick?](#)



Victor från Alperna
Schweiz är inte känt som någon bilbyggarnation men både General Motors och Chrysler hade fabriker där.



Vauxhall Victor efter 40 år
Jan Eriksson köpte en Vauxhall Victor av historiska skäl. Det var i en sådan han första gången körde lagligt. 9



Superfin Vauxhall Victor Super
Niklas Högberg hittade sin pärla på Blocket. En orörd originalbil i mycket bra bruksskick med endast två tidigare ägare. 6

Teknikens Värld
Teknikens Världs
RACINGBLOGG
med Janne Blomqvist

18. Premiärtest 2019…

Skrivet den 16 januari 2019, klockan 17:08 | 15 kommentarer



James Hinchcliffe var snabbast på Sebring den första testdagen för 2019 inför kommande Indycarsäsong

Så har då våra båda svenskar i Indycar kommande säsong fått köra sin första testdag 2019. 11 bilar var på plats på Sebring i Florida för att starta förberedelserna inför premiären som närmar sig snabbt nu.

Både Marcus Ericsson och Felix Rosenqvist var som sagt på plats och jag fick faktiskt tag i båda två nu under eftermiddagen där Marcus Ericsson var på väg till Denver för ett teamevent medan Felix Rosenqvist var mer nyvaken hemma i Indianapolis.

Båda killarna var nöjda med hur denna första testdag avlöpte, Marcus Ericsson hade lite små-bekymmer i början av dagen då man testade lite grejer som inte riktigt fungerade som tänkt, till eftermiddagen däremot gick det bättre. Det blev totalt 110 varv denna första dag för Ericsson som annars kände sig lite blåslagen, man har inte riktigt hittat rätt med hur stolen ska vara för bäst komfort och lite extra padding inne i cockpit kommer nog också att behövas.

Felix Rosenqvist fick ihop totalt 142 varv vilket också märktes i kroppen idag. Felix sa dock att det kändes betydligt bättre nu än efter den test på Barber Motorsport Park som kördes i slutet på året, då var han rejält sliten men träningen som han intensifierat efter detta har gjort nytta.

Chip Ganassi Racing valde att fokusera helt på att köra bilen som man tänker att den ska vara i premiären i St Petersburg om en dryg månad. Felix tyckte det var bra at man inte hoppade runt bland inställningarna utan körde bilen mer optimerad för premiärracet än den mjukare set up som krävs för att köra snabbt på just Sebring.

När det gäller varvtiderna är det som vanligt väldigt svårt att göra en riktig bedömning baserat på tidlistan. Flera av förarna i topp på gårdagens tabell körde en mjukare gummiblandning, ett prototypdäck som liknar det ”röda” däcket som är det mjukare av de två valen under en race-helg. Detta prototypdäck sas vara ca 1 sekund snabbare än den hårda däckblandningen. Det var även någon av förarna lägre upp som körde med ”push to pass” funktionen och även detta påverkar varvitden positivt. Jag vet dock att det var hyggligt jämnt mellan bilarna som körde med samma förutsättningar med Andretti (Alex Rossi) som snabbast 3-4 tior före de båda svenskarna. Internt i SPM var Ericsson faktiskt något snabbare än James Hinchcliffe när de hade samma typ av däck på bilen.

Resultat Test Sebring 15 januari

1.	James Hinchcliffe	Schmidt Peterson	Dallara-Honda	51.37s	
2.	Zach Veach	Andretti	Dallara-Honda	51.46s	+0.09s
3.	Takuma Sato	Rahal Letterman Lanigan	Dallara Honda	51.48s	+0.11s
4.	Ryan Hunter-Reay	Andretti	Dallara-Honda	51.62s	+0.25s
5.	Alexander Rossi	Andretti	Dallara-Honda	51.66s	+0.29s
6.	Ed Jones	Ed Carpenter	Dallara-Chevrolet	51.85s	+0.48s
7.	**Felix Rosenqvist**	Ganassi	Dallara-Honda	51.97s	+0.60s
8.	**Marcus Ericsson**	Schmidt Peterson	Dallara-Honda	52.00s	+0.63s
9.	Spencer Pigot	Ed Carpenter	Dallara-Chevrolet	52.03s	+0.66s
10.	Marco Andretti	Andretti	Dallara-Honda	52.13s	+0.76s
11.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan	Dallara-Honda	52.23s	+0.86s

Blogginlägget postades i IndyCar.

SLUT